

# あんなか T3プロジェクト スタートアップビジョン

JR信越本線安中・磯部駅間の新駅構想周辺まちづくり基本構想

令和8年  
3月









## 第1章 あんなかT3プロジェクト<sup>1</sup> スタートアップビジョンとは

### 1 | 策定の背景と目的

本市では、前橋市、高崎市、安中市及び富岡市を結ぶ西毛広域幹線道路の整備が進み、広域的な交通利便性が大きく向上しつつあります。一方で、既存市街地では人口減少等により、にぎわいの維持が課題となっています。こうした状況の中、新駅構想は、西毛広域幹線道路とJR信越本線が交差する地点に位置し、鉄道と道路の両方を活かせる交通拠点<sup>2</sup>として高い潜在能力を有しています。この立地を最大限に活かし、地域の活力を取り戻すためのまちづくりが求められています。

昨年度には、市民意向を踏まえたワークショップやアンケートを実施し、その結果をもとに「JR信越本線安中・磯部駅間の新駅構想周辺まちづくり検討調査」を取りまとめました。この調査では、“集う・つながる・高まる あんなかの新しい駅まちづくり ～あんなかT3プロジェクト～”をコンセプトに、商業・交通・交流等、多面的な視点から新駅周辺のまちづくりの方向性を検討しました。

これらの検討成果を踏まえ、既存市街地と連携した、新駅構想周辺のエリアを核とした新たなまちづくりの方向性や将来像を示し、交通や生活環境の質を高めながら、地域全体の魅力と価値を持続的に向上させることを目的として、本ビジョンを策定します。



JR信越本線

<sup>1</sup> あんなかT3プロジェクト：新駅設置と周辺のまちづくりを一体的に進めていく取組のこと。コンセプトの「集う (Tsudou)・つながる (Tsunagaru)・高まる (Takamaru)」の頭文字をとって「T3」と表現している。

<sup>2</sup> 交通拠点：人や物の輸送において、複数の交通手段の接続が行われる場所のこと。

## 2 | ビジョンの位置づけ

本ビジョンは、「あんなかまちづくりビジョン2024（第3次安中市総合計画）」や「安中市都市計画マスタープラン」等の上位計画に即するとともに、「安中市地域公共交通計画」等の関連計画との連携を図りながら定めます。

また、ビジョンの策定にあたっては、令和6（2024）年度に実施した「JR信越本線安中・磯部駅間の新駅構想周辺まちづくり検討調査」において検討した土地利用構想（案）や、アンケート調査及びワークショップの結果を踏まえます。

さらに、都市計画マスタープランに基づいて行われる個別具体の都市計画<sup>3</sup>（制度・事業等）を、ビジョン策定にあたっての検討材料のひとつとして考慮します。

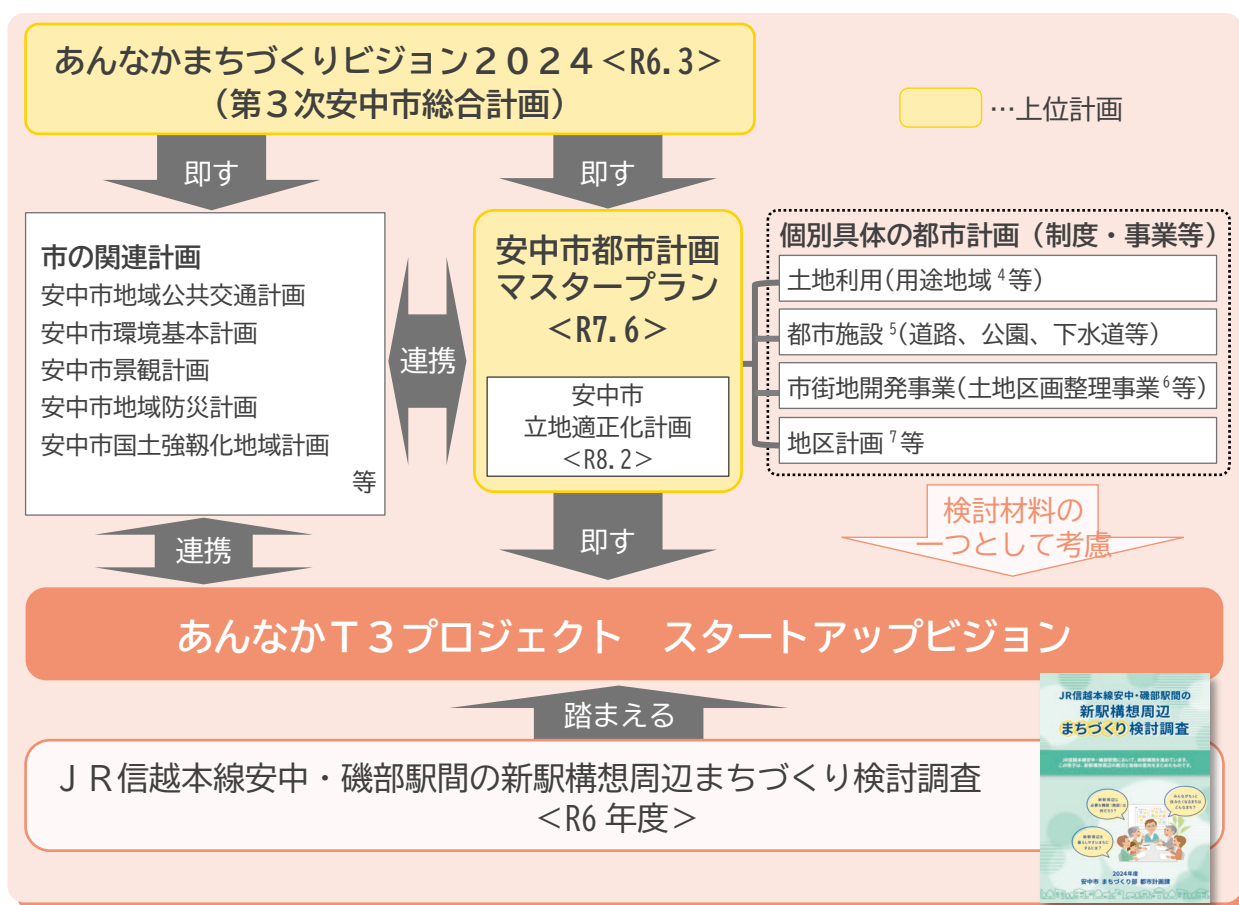


図 ビジョンの位置づけ

<sup>3</sup> 都市計画：都市計画法に基づき、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、土地利用、道路や公園等の都市施設、市街地開発事業等について定める計画のこと。

<sup>4</sup> 用途地域：全13種類で住居、商業、工業等、市街地の大枠としての土地利用を定めたエリア区分のこと。用途地域が指定されると、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決められる。

<sup>5</sup> 都市施設：都市の利便性を高めるため、都市に設置される施設のこと。

<sup>6</sup> 土地区画整理事業：土地所有者等から提供を受けた土地の一部を活用して、新たな道路や公園等を整備するとともに、宅地を整形化して配置することにより、住環境の向上と土地の利用増進を図る事業のこと。

<sup>7</sup> 地区計画：地区の特性に応じて良好な都市環境の形成を図るため、きめ細やかな土地利用に関する計画と、小規模な公共施設に関する計画を一体的に定める「地区レベルの都市計画」のこと。

### 3 | 対象エリア

#### (1) 対象エリアの位置

本ビジョンは、JR信越本線と西毛広域幹線道路が交差し、新駅構想が位置する碓氷川右岸（以下、駅まちエリア）に加え、既存市街地が広がる碓氷川左岸を含めた区域を対象とします。

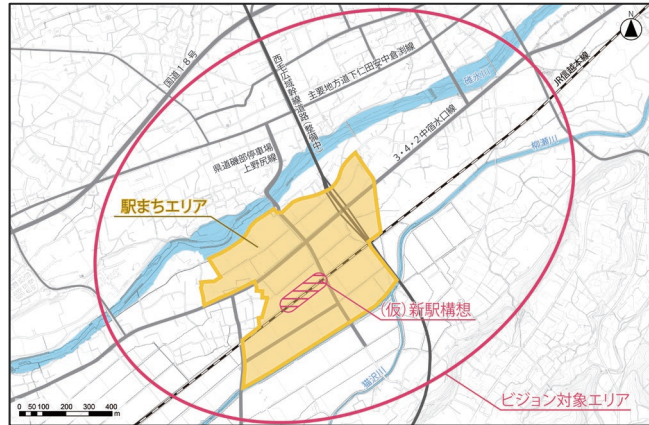


図 ビジョン対象エリアと駅まちエリア

#### (2) 新駅の位置

新駅構想は、安中駅から約3km、碓部駅から約4kmの概ね中間地点に位置しています。

西毛地域では、令和13（2031）年度中の全線開通を目指して前橋市、高崎市、安中市及び富岡市を結ぶ西毛広域幹線道路の整備が進行しています。西毛広域幹線道路は、新駅構想の近傍を南北に縦断する計画となっています。

新駅構想周辺は碓氷川により形成された河岸段丘<sup>8</sup>の段丘面に位置しており、標高は、碓氷川左岸の既成市街地で約170m、碓氷川右岸で約160mとなっています。



図 新駅の位置

<sup>8</sup> 河岸段丘：川の浸食と堆積でできた段状の地形のこと。

### (3) 本市の歴史

#### 江戸時代

- 古代からの東山道が中山道として整備  
板鼻・安中・松井田・坂本の4つの宿場町が繁栄



碓氷関所  
国史跡



五料の茶屋本陣  
群馬県史跡



安中原市の杉並木  
国天然記念物

#### 明治時代以降

- 明治 18 (1885) 年 信越本線開業 (高崎 - 横川間開通)
- 明治 26 (1893) 年 信越本線 横川-軽井沢間開通 アプト式<sup>9</sup>蒸気機関車の運行  
明治 25 (1892) 年 めがね橋完成
- 明治 45 (1912) 年 信越本線 横川-軽井沢間 アプト式電気機関車の運行  
明治 45 (1912) 年 旧丸山変電所建設  
昭和 12 (1937) 年 熊ノ平変電所建設
- 昭和 38 (1963) 年 信越本線 横川-軽井沢間 アプト式廃止
- 平成 9 (1997) 年 信越本線 横川-軽井沢間 廃線
- 平成 13 (2001) 年 廃線跡に「アプトの道」が整備



旧碓氷峠鉄道施設 (アプトの道、めがね橋、旧丸山変電所)  
国重要文化財

- 平成 18 (2006) 年 安中市誕生  
旧安中市 (昭和 33 (1958) 年に市制施行により誕生)  
と旧松井田町 (昭和 29 (1954) 年に誕生) が合併

<sup>9</sup> アプト式 (アプト式) : 歯車型の車輪とレールを噛み合わせて急勾配を登る鉄道システムのこと。

## 第2章 対象エリアの現状と課題

### 1 | 対象エリアの現状

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <p><b>人口・世帯数<sup>10</sup></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅構想周辺の人口及び世帯数は、概ね横ばい</li> </ul>  | <p><b>都市計画等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅まちエリアは、一部用途無指定地域</li> <li>・主に国道18号の沿道は商業系用途、旧中山道の沿道は住居系用途</li> <li>・駅まちエリアは、一部農用地区域<sup>11</sup>に指定</li> <li>・西毛広域幹線道路（都市計画道路3・6・10南北中央幹線）が整備中、その他都市施設として、都市計画道路3・4・2中宿水口線が整備済み</li> </ul> | <p><b>土地・建物利用及び開発動向</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存市街地には、農地転用及び新築着工が多数分布</li> <li>・碓氷川右岸の既存市街地は、未利用地が広がる</li> </ul>  | <p><b>都市基盤</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅まちエリアには、個別の開発に伴う引き込み道路が多数存在</li> <li>・駅まちエリアは公共下水道事業区域外</li> </ul> |
| <p><b>交通</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス（あんバス）は、既存市街地を中心に運行</li> <li>・デマンド型交通（あんなカー）は、市内全域を2エリアに分けて運行</li> <li>・市内のJR信越本線の鉄道駅（無人駅の松井田駅、西松井田駅を除く）の乗車人員は、新型コロナ流行で令和2年に落ち込んだものの、現在は回復傾向</li> <li>・市内のJR信越本線の鉄道駅のうち、特に安中駅の乗車人員が多い</li> <li>・市内のJR信越本線の多くの鉄道駅は、定期利用が大半</li> </ul> | <p><b>生活サービス施設</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新庁舎の周辺に日常生活を支えるサービス施設が集積</li> <li>・駅まちエリアには、生活サービス施設の立地は見られない</li> </ul>   | <p><b>防災</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定最大規模（1000年に1度）の降雨による氾濫が発生した場合、駅まちエリアはエリア西部の一部を除きほぼ全域で浸水（大部分が3.0m未満）が想定される</li> <li>・碓氷川沿いの駅まちエリアの外縁では、一部家屋倒壊等氾濫想定区域<sup>12</sup>に指定</li> </ul> |  |

#### 市民意向（令和7年度市民ワークショップ結果）

Q 「既存市街地」の利点は？

- ・生活に必要な施設が近くに揃っている
- ・昔からのお店や個人店が残っている
- ・山や川が近くにあって自然を感じやすい
- ・安全、安心なまちである

Q 「既存市街地」の欠点は？

- ・人が集まれる場所がない
- ・夜は公共交通での移動手段がない
- ・放棄地が多い、雑草が多い
- ・街灯が少ない

Q 「既存市街地」の欠点を補うために「駅まちエリア」に必要な施設や機能は？

- ・人が集まりやすい場所（商業施設、飲食店等）
- ・複合施設（図書館、美術館、児童館等）
- ・公共交通の充実（バス・タクシー等）
- ・公園（多目的を含む）
- ・駐車場、駐輪場、レンタサイクルポート
- ・観光機能（直売所や観光案内所等）

Q まちの「価値」を高めるために留意すること・取り組むべきことは？

- ・既存市街地にある施設との役割の明確化
- ・歩きたくなる空間づくり
- ・既存市街地と駅まちエリアを結ぶ動線の確保
- ・数力所に分けて駐車場の確保
- ・街灯、防犯カメラの設置
- ・建築物の高さの制限
- ・人々の発表の場づくり
- ・車道、歩道、自転車道の整備、明確化
- ・洪水対策
- ・まちなみのカラーを統一する
- ・みどりの維持管理

Q 「駅まちエリア」に必要な施設や機能を図面に表現してみよう

|      | 1班                                       | 2班  | 3班  |
|------|--|---|---|
| エリアA | 道の駅、直売所、飲食店、公園・広場、病院、集合住宅                | 老人施設、病院、スーパー、ホテル、コンビニエンスストア、ATM、駐車場                                   | 公園・広場、農業体験、児童館、図書館、美術館、住居等                    |
| エリアB | ホテル、観光案内所、個人商店・個性的な店舗、駐車場、駐輪場、レンタサイクルポート | お試しフードコート、道の駅、観光案内所、レンタサイクルポート、駐車場                                    | 直売所、個人商店・個性的な店舗、飲食店、駐車場、駐輪場、観光案内所、レンタルサイクルポート |
| エリアC | 教育施設、児童館、住居等、商業施設、コンビニエンスストア             | 複合施設（保育施設、美術館、児童館、図書館、フリーワーキングスペース、児童館）、駐車場・駐輪場、飲食店、広場、植物園、コンビニエンスストア | 駐車場、駐輪場、ATM、コワーキングスペース、教育施設（通信制）、コンビニエンスストア   |
| エリアD | 図書館、美術館、植物園、文化センター、フリーワーキングスペース          | 住居等、公園、個人商店・個性的な店舗、避難所  | （コンテナ）ホテル                                     |



<sup>10</sup> 人口・世帯数集計対象 駅まちエリア及びその周辺の住宅地（安中、大竹、下磯部の一部）

<sup>12</sup> 家屋倒壊等氾濫想定区域：堤防の決壊や洪水等により家屋の倒壊・流出する危険性が高い区域のこと。

<sup>11</sup> 農用地区域：農地の中でも生産性の高い農地として、開発行為等が制限されている区域のこと。

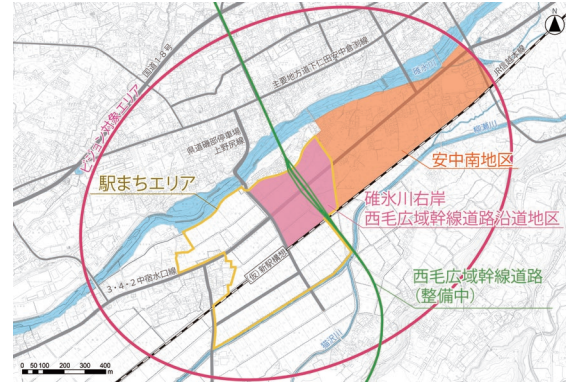


## 対象エリアの主要プロジェクト

### 西毛広域幹線道路の整備

前橋市・高崎市・安中市・富岡市を結ぶ広域的な交通を担う「西毛広域幹線道路」の整備が、群馬県により進められています。

本路線は、駅まちエリアを南北に縦断する幹線道路<sup>13</sup>であり、令和11（2029）年度に高崎工区を除き開通し、令和13（2031）年度中の全線開通が予定されています。



主要プロジェクト位置図

### 碓氷川右岸西毛広域幹線道路沿道地区の整備

駅まちエリアの北東部のエリアでは、新駅設置と連動した新たな拠点形成を目指し、拠点商業地の整備に向けた取組が進められています。

現在、優先交渉者<sup>14</sup>に「株式会社フレッセイ」が決定し、具体的な土地利用や施設計画の検討が進められています。



出典：フレッセイ ホームページ

### 安中南地区「あたらしいまちづくり」

安中南地区では、平成7（1995）年に都市計画決定した安中南地区土地区画整理事業が白紙撤回<sup>15</sup>され、それに替わる手法でのまちづくりが進められています。

令和6（2024）年9月から、住民や土地所有者等の参加のもと、安中南地区「あたらしいまちづくりワークショップ」が実施されています。

今後は、ワークショップで提案いただいた意見を踏まえ、具体的なまちづくりが展開されていく予定です。



ワークショップの風景

<sup>13</sup> 幹線道路：都市や地域の交通網の骨格となる主要道路のこと。

<sup>14</sup> 優先交渉者：他の候補者よりも優先的に交渉を行う権利を持つ者のこと。

<sup>15</sup> 白紙撤回：一度決定した事柄を元の状態に戻すこと。

## 2 | 対象エリアのまちづくりの課題

対象エリアの現状を踏まえ、今後まちづくりを推進する上での課題を整理しました。

### 課題 1 計画的な土地利用の推進と戦略的な都市機能の立地誘導

- ・対象エリアの価値を高めるため、JR信越本線と西毛広域幹線道路が交差する立地優位性を活かし、駅まちエリア及び周辺一体の計画的な土地利用の推進が必要です。
- ・計画的かつ秩序ある土地利用を推進するため、駅まちエリアでは、用途地域の指定等による土地利用の規制・誘導が必要です。
- ・市民意向等も踏まえつつ、既存市街地との役割分担を考慮した都市機能を、駅まちエリアに戦略的に誘導する必要があります。

### 課題 2 利便性が高い道路交通・公共交通ネットワークの形成

- ・JR信越本線と西毛広域幹線道路が交差する特性を活かし、駅まちエリアにおける広域交通ネットワークの形成と交通拠点機能の確保が必要です。
- ・自動車のみならず、自転車や歩行者等にも配慮した、駅まちエリアの安全・円滑な交通環境を確保する生活道路等の配置が必要です。
- ・駅まちエリアと既存市街地を連携する、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを形成する必要があります。

### 課題 3 誰もが快適に過ごせる市街地環境の創出

- ・浸水想定区域や家屋倒壊等氾濫想定区域等を考慮し、駅まちエリア及び周辺一帯の安全・安心を高める防災・減災対策が必要です。
- ・駅まちエリア及び周辺一帯の、夜間における防犯性の向上等が必要です。
- ・本市の魅力を活かして、周辺の山並みの眺望や趣あるまちなみの形成等、景観に配慮したまちづくりが必要です。

## 第3章 将来のまちの姿

### 1 | 将来像

前章で整理した現状と課題を踏まえ、既存市街地と駅まちエリアが、それぞれの特性や役割を活かしながら連携し、一体となって地域全体の魅力と価値を高めていくことを目指し、将来像を定めます。

# 好きが続く、まち。

この将来像は、既存市街地と駅まちエリアがそれぞれの個性や役割を活かしながら、エリア全体で、暮らしの中で感じる“好き”が積み重なっていく姿を表しています。

本市には、これまで培われてきた市街地の暮らしや人との関係、歴史や風景といった、日常の中に根づいた魅力があります。

一方で、新駅設置を契機として、新たな人の流れや活動が生まれ、これまでになかった出会いや交流が広がる可能性を持っています。

新しい動きが既存の暮らしを置き換えるのではなく、重なり合い、影響し合いながら、エリア全体の価値を高めていきます。

駅まちエリアで生まれた人の動きや活動が、既存市街地へ広がり、既存市街地で育まれた暮らしの魅力や人のつながりが、駅まちエリアにも受け継がれていく。そうした循環が生まれることで、住む人、働く人、訪れる人それぞれが、自分なりの“好き”を見つけ、その“好き”がいつまでも続いていく、そんなまちを目指していきます。

## 2 | 将来構造図

将来像の実現に向けて既存市街地と駅まちエリアを含む対象エリア全体について、将来の地域の骨格となる将来都市構造を示します。

### (1) 拠点

交通拠点機能や生活環境を基盤として、人が集い、交流や日常のにぎわいが生まれる場所を「にぎわいの拠点」、多様な交通が集積する場所を「交通の拠点」、まとまったみどりがあり、人々の滞留・交流の場となる場所を「みどりの拠点」と位置づけます。

| 拠点   |                          |
|--|--------------------------|
| <p>■ にぎわいの拠点（駅まちエリア）</p> <p>新駅を核とした交通拠点機能を活かし、人が集い、交流やにぎわいが生まれる拠点。</p>       | <p>・ 駅まちエリア</p>          |
| <p>■ にぎわいの拠点（既存市街地）</p> <p>これまで形成されてきた市街地や生活環境を基盤として、日常生活の中で生まれるにぎわいの拠点。</p> | <p>・ 安中市役所周辺の既存市街地</p>   |
| <p>■ 交通の拠点</p> <p>多様な交通が集中し、乗換や移動の結節機能を担う拠点。</p>                             | <p>・ (仮) 安中新駅</p>        |
| <p>■ みどりの拠点</p> <p>公園や緑地等の豊かな自然環境で、人々が滞留し、憩い、交流する拠点。</p>                     | <p>・ 駅まちエリアの碓氷川沿いの一部</p> |

### (2) 軸

市内外や駅まちエリアと周辺の市街地の結びつきを強化する道路を「道路交通軸」、市内の主要な鉄道を「鉄道軸」、歴史ある通りや景観と調和した空間を「景観軸」と位置づけます。

| 軸   |   |
|---|---|
| <p>■ 道路交通軸（都市軸）</p> <p>市内を横断・縦断し、周辺都市とつながる広域の道路交通軸。</p>     | <p>・ 西毛広域幹線道路</p> <p>・ 国道 18 号</p>                  |
| <p>■ 道路交通軸（地域軸）</p> <p>駅まちエリアと周辺の市街地をつなぐ道路交通軸。</p>          | <p>・ 県道</p> <p>・ 新規整備予定の道路</p>                      |
| <p>■ 鉄道軸</p> <p>市内外と駅まちエリアを結ぶ、市内の主要な鉄道の軸。</p>               | <p>・ J R 信越本線</p>                                   |
| <p>■ 景観軸</p> <p>歴史ある通りや川沿い、並木道等を中心に街並みや自然が調和し都市の風景となる軸。</p> | <p>・ 河川（碓氷川、柳瀬川、猫沢川）</p> <p>・ 旧中山道</p> <p>・ 並木道</p> |

### (3) 将来構造図

新駅を中心とした「駅まちエリア」と、その周辺に広がる「既存市街地」は、それぞれの特性に応じた役割を担い、相互に補完し合うまちづくりを進めていきます。

駅まちエリアは、新駅を核とした交通拠点機能を活かし、人が集い、交流やにぎわいが生まれる拠点として、来訪者と地域住民の双方にとって利用しやすく、歩いて回遊しやすいエリアを目指します。

一方、既存市街地は、これまで形成されてきた市街地や生活環境を基盤として、日常生活の中で生まれるにぎわいの拠点として、地域に根差した活動や人のつながりを大切にしながら安心して住み続けられるエリアを目指します。

両エリアは、道路や公共交通を通じてつながり、地域全体の価値を高めていきます。

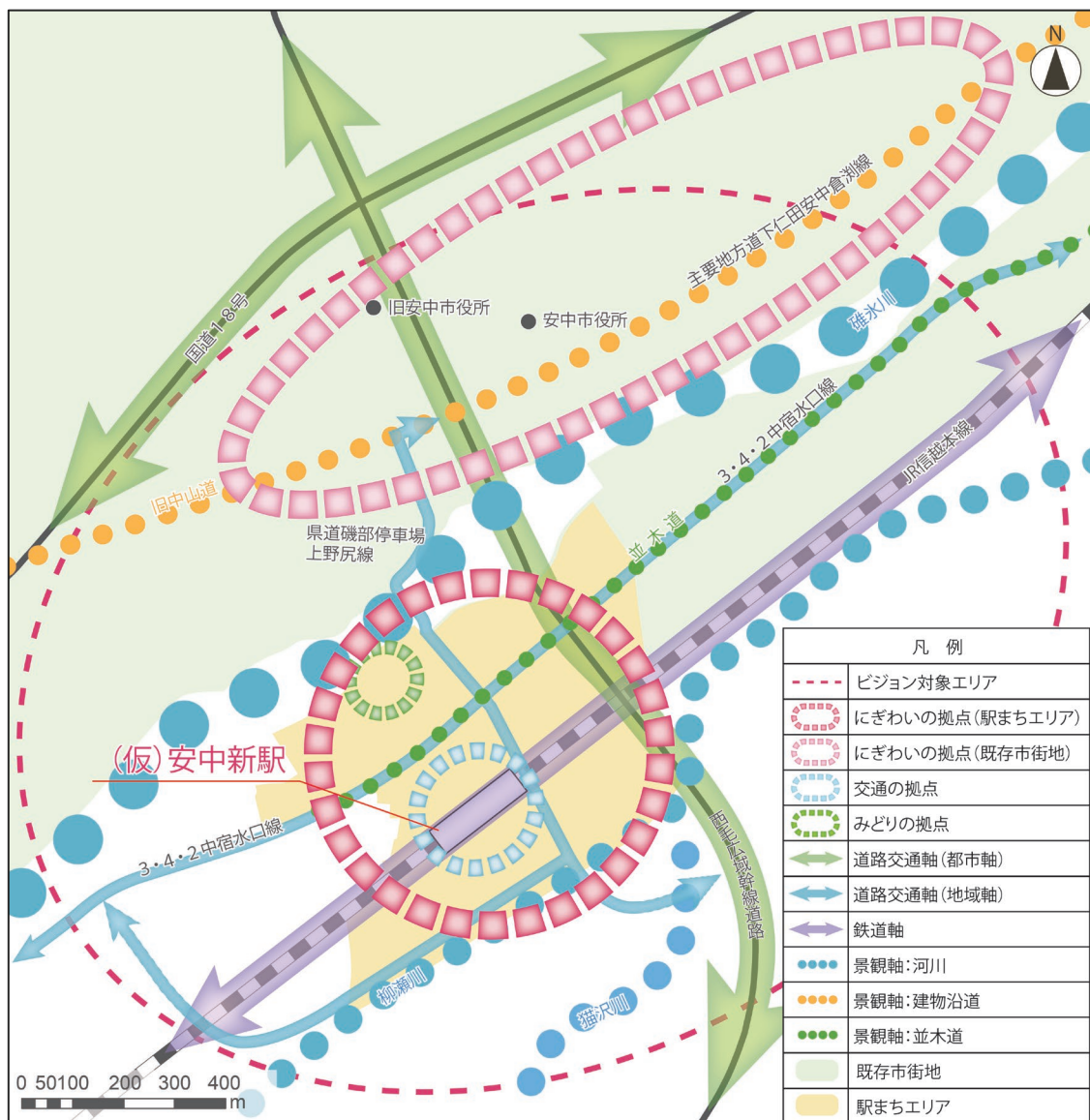


図 将来構造図

### 3 | 駅まちエリアのまちづくりのコンセプト

新駅を中心とする駅まちエリアのまちづくりは、既存市街地を含む対象エリア全体のまちの価値を高めるために重要な役割を担います。

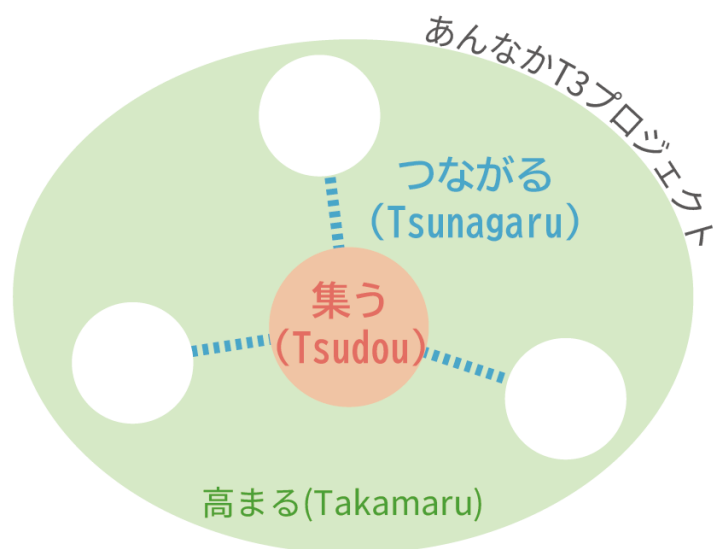
そこで、本計画では、駅まちエリアにおいて目指すまちづくりの方向性を明らかにするため、まちづくりのコンセプトを定めます。

**集う・つながる・高まる** あんなかの新たな駅まちづくり  
～あんなかT3プロジェクト～

駅まちエリアでは、多様な施設や機能が**集積**し、その利便性や魅力、さらにはイベントの開催等も通じて、自然に人や多様な活動が**集まり**、にぎわいが生み出されます。

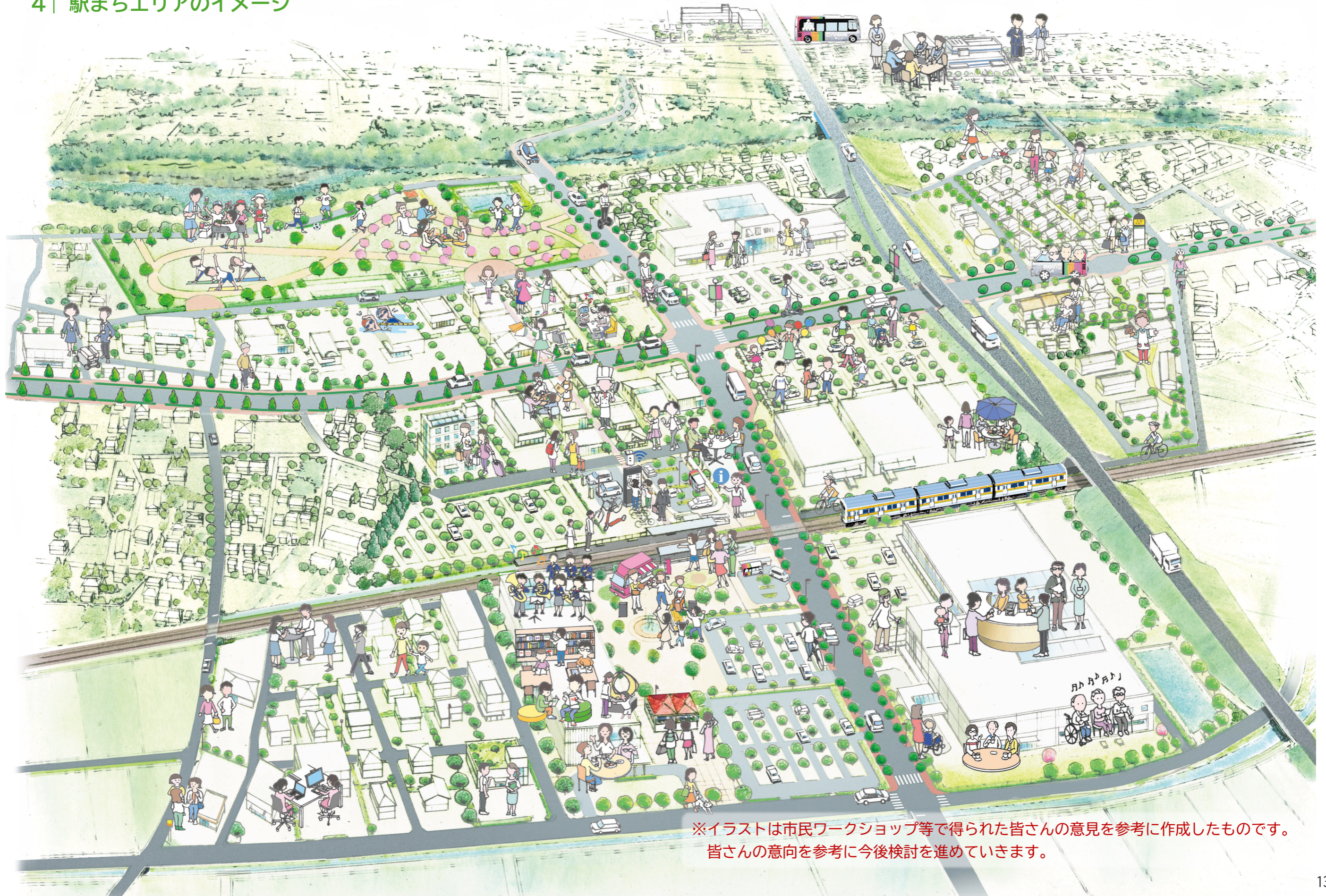
また、駅まちエリアを交通の拠点として整備することで、自動車に加え、鉄道や路線バス、新技術を活用した新たなモビリティ<sup>16</sup>等、多様な手段での移動が可能になり、利便性が高まります。さらに、自転車や歩行者も快適に通行できる道路を整備することにより、エリア内の回遊性も高まります。市内・市外が、駅まちエリアを中心に、**つながり**ます。

そして、本市の魅力である景観や歴史的資源等を活かすとともに、安全・安心なまちを実現することで、暮らす人、働く人、訪れる人、多様な人が集まり交流し、活気、豊かさを実感しながら、生活の質やまちの価値が**高ま**っていきます。



<sup>16</sup> モビリティ：人やモノが移動する能力や手段のこと。

## 4 | 駅まちエリアのイメージ



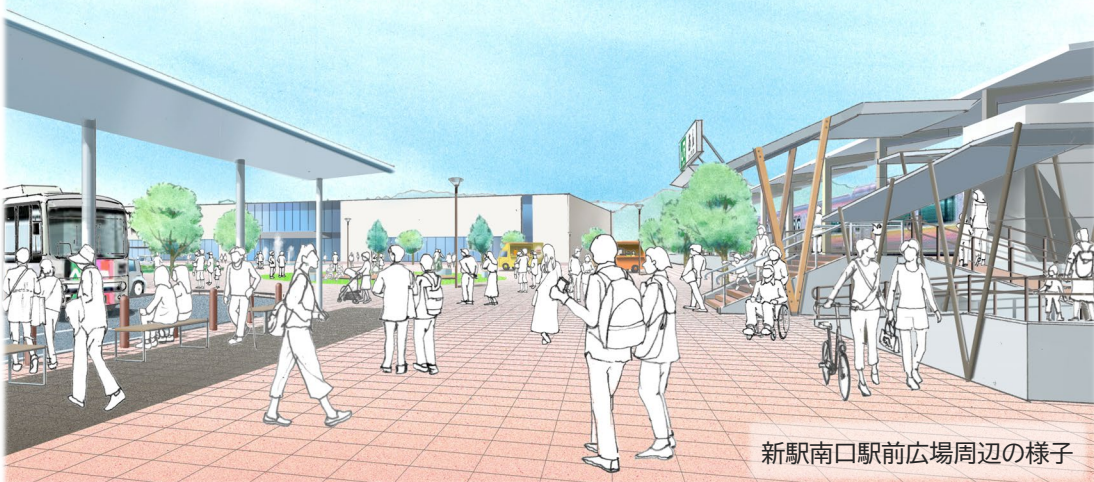
※イラストは市民ワークショップ等で得られた皆さんの意見を参考に作成したものです。  
皆さんの意向を参考に今後検討を進めていきます。



観光案内所やカフェ等が並び、多くの人でにぎわう空間を創出します。



駅前には、誰もが快適に過ごせるよう、広い歩行空間を確保します。



幹線道路沿いにも店舗が並び、気軽に立ち寄れる空間を創出します。

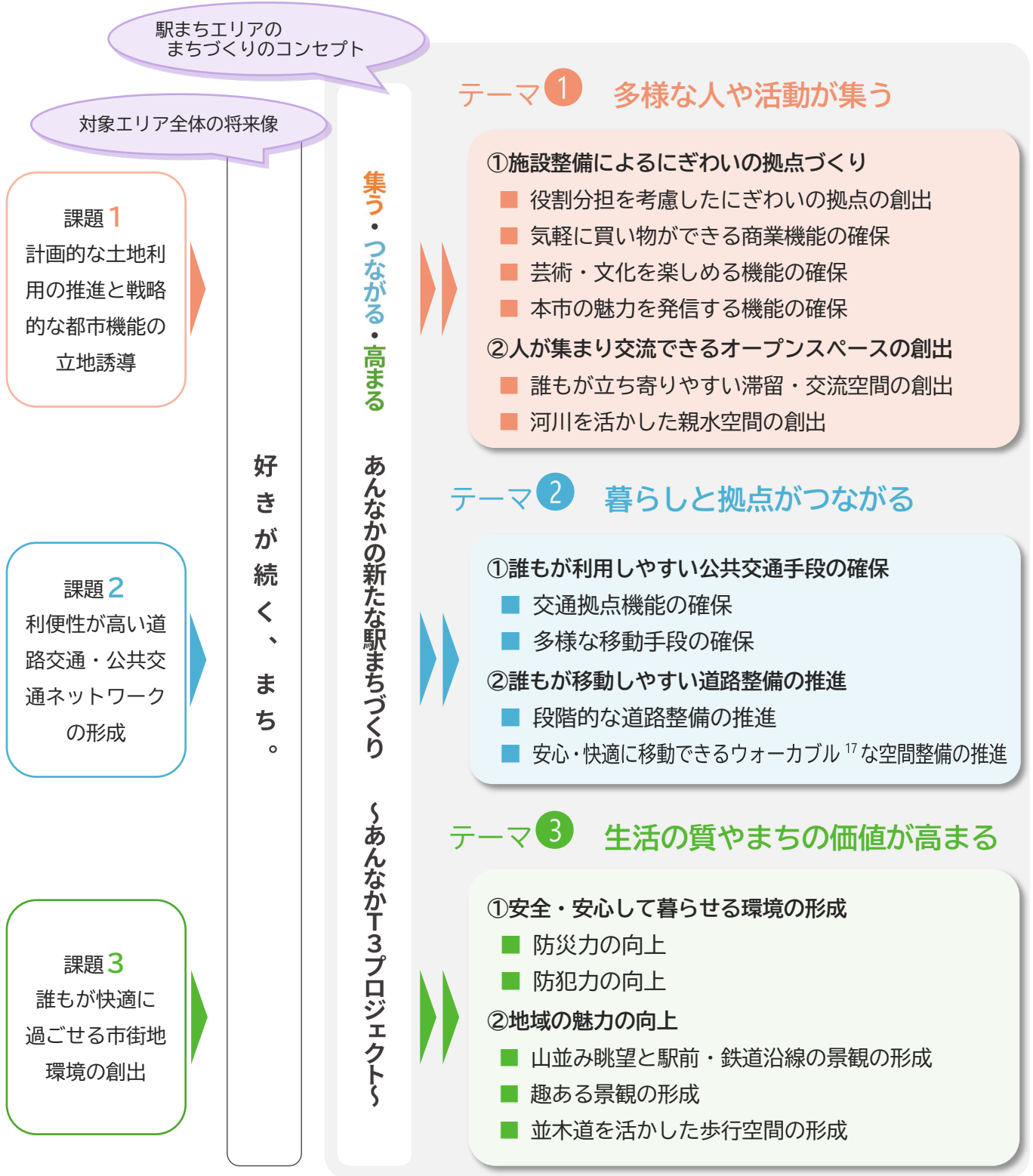


※イラストは市民ワークショップ等で得られた皆さんの意見を参考に作成したものです。  
皆さんの意向を参考に今後検討を進めていきます。



## 第4章 駅まちエリアのまちづくりの方針

駅まちエリアでは、「まちづくりの課題」を解決し、「将来像」を実現するための、まちづくりのコンセプトを軸に、次の3つのテーマでまちづくりを行っていきます。



<sup>17</sup> ウォーカブル：居心地が良く歩きたくなる空間のこと。

## テーマ① 多様な人や活動が集う

駅まちエリアは、JR信越本線と西毛広域幹線道路が交差する良好な立地にあり、地域のにぎわいを生み出す拠点として大きな可能性を持っています。市民意向等も踏まえつつ、既存市街地との役割分担を考慮した都市機能を誘導することで、多様な人や活動が集うまちを目指します。

### ① 施設整備によるにぎわいの拠点づくり

#### ■ 役割分担を考慮したにぎわいの拠点の創出

既存市街地では、これまで形成されてきた市街地や生活環境を基盤として、日常生活の中でのにぎわいが育まれてきました。駅まちエリアでは、既存市街地との役割分担を考慮し、新駅を核とした交通拠点機能を活かし、市民や来訪者等、多様な人々が集い、交流やにぎわいが生まれる拠点を創出します。

#### ■ 気軽に買い物ができる商業機能の確保

今まで市外へ買い物に出かけていた人が、駅まちエリアで気軽に買い物できるよう、商業機能を導入します。また、主要道路沿道は、移動の途中でも立ち寄りたくなるような魅力ある空間を創出します。

#### ■ 芸術・文化を楽しめる機能の確保

芸術・文化を感じ、楽しめる空間を創出します。特に、市内の学生による音楽イベントや展示等、若い世代が活躍できる機会を設け、地域全体で芸術・文化を育む取組を進めます。

#### ■ 本市の魅力を発信する機能の確保

観光で訪れる人が楽しめる体験やサービスを提供し、にぎわいと交流を生み出す空間を創出します。本市ならではの食や特産物、歴史や自然を感じられるスポット等を整備することで、多くの人に、本市の魅力を発信していきます。



梅（特産物）



温泉記号（発祥の地）

## ② 人が集まり交流できるオープンスペースの創出

### ■ 誰もが立ち寄りやすい滞留・交流空間の創出

駅まちエリアに訪れた人が、ひと休みできるような、広場、公園等を整備し、誰もが気軽に立ち寄り、滞留・交流できる空間を創出します。

### ■ 河川を活かした親水空間の創出

碓氷川等の河川に隣接する立地を活かし、親水空間を設けることで、水辺の景観を楽しみながら憩える空間を創出します。

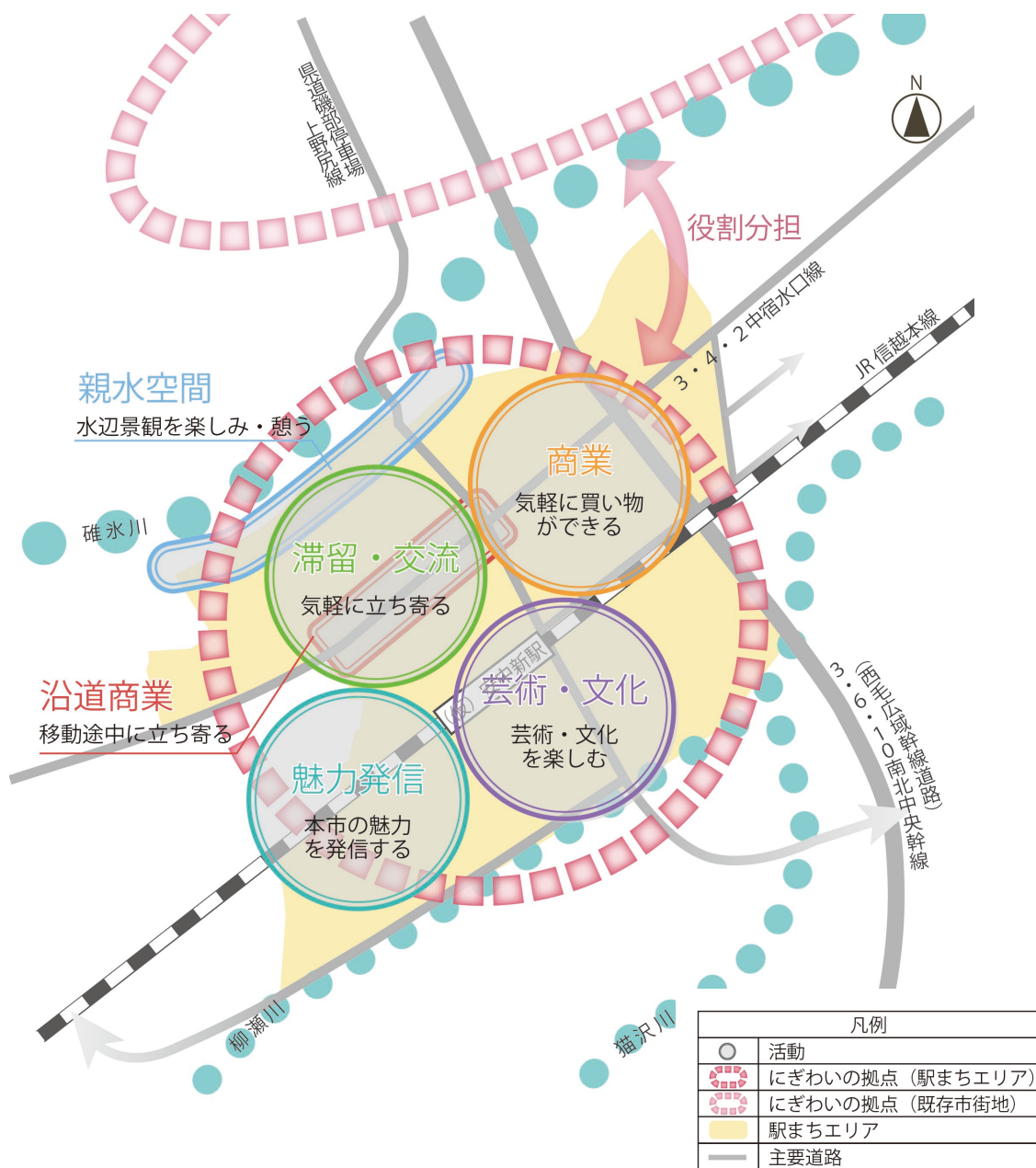


図 「多様な人や活動が集う」方針図

## テーマ② 暮らしと拠点がつながる

駅まちエリアは、JR信越本線と西毛広域幹線道路が交差する良好な立地にあり、交通拠点として大きな可能性を持っています。新駅周辺には、バスやタクシーに加え、新技術を活用した公共交通サービスを利用できる環境を整え、市内の主要な交通拠点としての機能を創出します。さらに、自動車だけでなく、自転車や歩行者にも配慮した安全で円滑な移動環境を整え、道路整備を進めることで、エリア内の移動をスムーズにします。

こうした取組により、公共交通と道路が一体となった、そして既存市街地と連携した、暮らしと拠点がつながる公共交通ネットワークの確保を目指します。

### ① 誰もが利用しやすい公共交通手段の確保

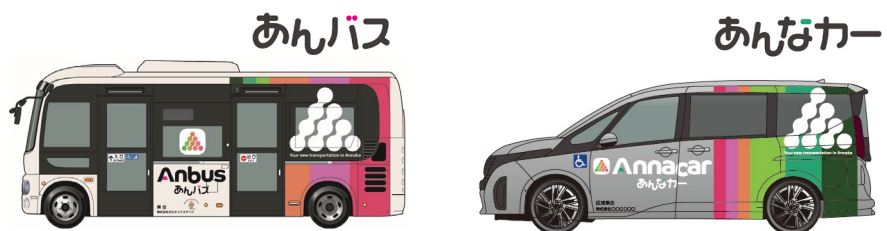
#### ■ 交通拠点機能の確保

駅まちエリアでは、地域の交通拠点として、鉄道やバス、タクシー等の公共交通とのスムーズな乗り換えを可能にします。さらに、駐車場や駐輪場を需要に応じて適切に配置し、車や自転車で訪れた人が公共交通へ乗り換えやすい環境を整備し、パークアンドライド<sup>18</sup>を促進します。

#### ■ 多様な移動手段の確保

鉄道に加えて、あんバスやあんなカー等のデマンド交通<sup>19</sup>を活用し、移動の利便性を高めます。さらに、グリーンスローモビリティ<sup>20</sup>等、新技術を活用した新たな公共交通サービスや、シェアサイクルポートの設置を進め、短距離移動や観光にも便利な多様な移動手段を提供します。

また、西毛広域幹線道路では、本市と周辺都市をつなぐ民間主体による都市間バスを運行することにより、市内外の移動の円滑化を図ります。



<sup>18</sup> パークアンドライド：自家用車で最寄りの駅やバス停まで行き、そこから公共交通機関を利用して目的地に向かうこと。

<sup>19</sup> デマンド交通：利用者の予約に応じて運行する地域公共交通のこと。

<sup>20</sup> グリーンスローモビリティ：低速ではしる小型電動車両等を活用した移動サービスのこと。

## ② 誰もが移動しやすい道路整備の推進

### ■ 段階的な道路整備の推進

駅まちエリア内の移動の円滑化や駅まちエリアへのアクセス性の向上を図るため、段階的に道路整備を行います。渋滞の発生等も考慮し、車線数や交差点の構造を計画的に検討します。既存市街地とのつながりを踏まえた道路ネットワークを構築し、地域全体で円滑な移動を実現します。

### ■ 安心・快適に移動できるウォーカブルな空間整備の推進

歩行者や自転車が安心・快適に移動できるウォーカブルな空間を整備します。整備にあたっては、周辺の市街地から新駅へアクセスする動線や、公共交通の乗換の動線、周辺の景観も考慮し、計画的に進めます。誰もが安心・快適に利用できるよう、ユニバーサルデザイン<sup>21</sup>にも配慮し、エリア内の歩行や自転車による回遊を促します。

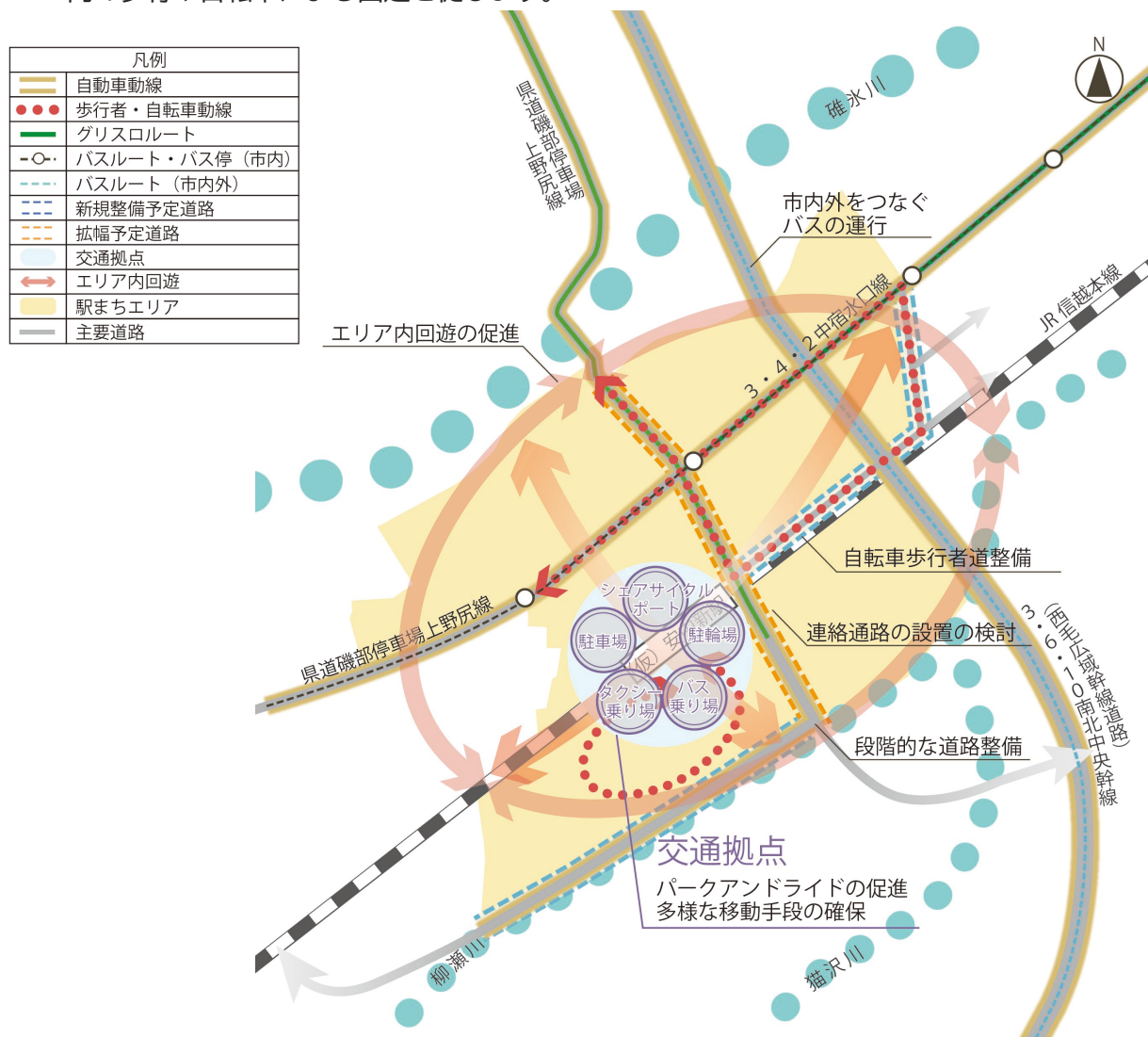


図 「暮らしと拠点がつながる」方針図

<sup>21</sup> ユニバーサルデザイン：障がいの有無や、年齢、性別、人種等に関わらず誰もが利用しやすい都市空間をあらかじめデザインする考え方のこと。またそのデザインのこと。

## テーマ③ 生活の質やまちの価値が高まる

本市には、妙義山をはじめとした周辺の山並みの眺望や、中山道沿道に残る趣あるまちなみ等、本市ならではの魅力があります。

一方、駅まちエリアは、碓氷川の河岸段丘の段丘面に位置しており、大部分で浸水が想定されており、エリア北部の一部は家屋倒壊等氾濫想定区域にも指定されています。また、市民からは、駅まちエリア周辺の夜間の移動環境について「街灯の設置」を重要視する声が多く、防犯面でも配慮が必要です。

こうした状況を踏まえ、本市の魅力を活かすとともに、エリアの課題となる浸水対策や防犯対策を進めることで、生活の質やまちの価値が高まるまちづくりを目指します。

### ① 安全・安心して暮らせる環境の形成

#### ■ 防災力の向上

大雨や台風等の災害に備え、調整池<sup>22</sup>の整備や排水機能の向上を図り、浸水リスクの減少を努めます。また、浸水被害を最小限に抑えるため、浸水リスクを考慮した建物の配置や、建物を避難場所としての活用も検討します。

#### ■ 防犯力の向上

夜間の安全性を高めるため、歩行者や自転車の通行が多い道路については、街灯を適切に配置し、安心して通行できる空間を確保します。また、見通しを確保するため、定期的な草木の整備を行う等、死角を減らすことで犯罪の抑止につなげます。

### ② 地域の魅力の向上

#### ■ 山並み眺望と駅前・鉄道沿線の景観の形成

妙義山等の雄大な山並みを望む立地を活かし、眺望を楽しめる空間づくりを進めます。あわせて、駅前や鉄道沿線の景観を周辺の自然やまちなみと調和させることで、訪れる人に心地よい印象を与える空間を形成します。



妙義山

<sup>22</sup> 調整池：大雨時に雨水を一時的に貯めて、下流への流出を抑える施設のこと。

## ■ 趣ある景観の形成

建物沿道においては、落ち着きと調和を感じられる趣ある景観を形成します。

合わせて、無電柱化<sup>23</sup>や建物の高さ、看板のデザイン等にも配慮し、周辺の景観と調和したまちなみの形成を図ります。

## ■ 並木道を活かした歩行空間の形成

駅まちエリアを東西に横断する中宿水口線沿道に整備されている並木道を保全するとともに、その美しさを活かした空間づくりを進めます。季節ごとに変化する景観を楽しめる歩行空間の整備や、休憩スペースの設置等を検討し、エリア内の散策や交流を促します。

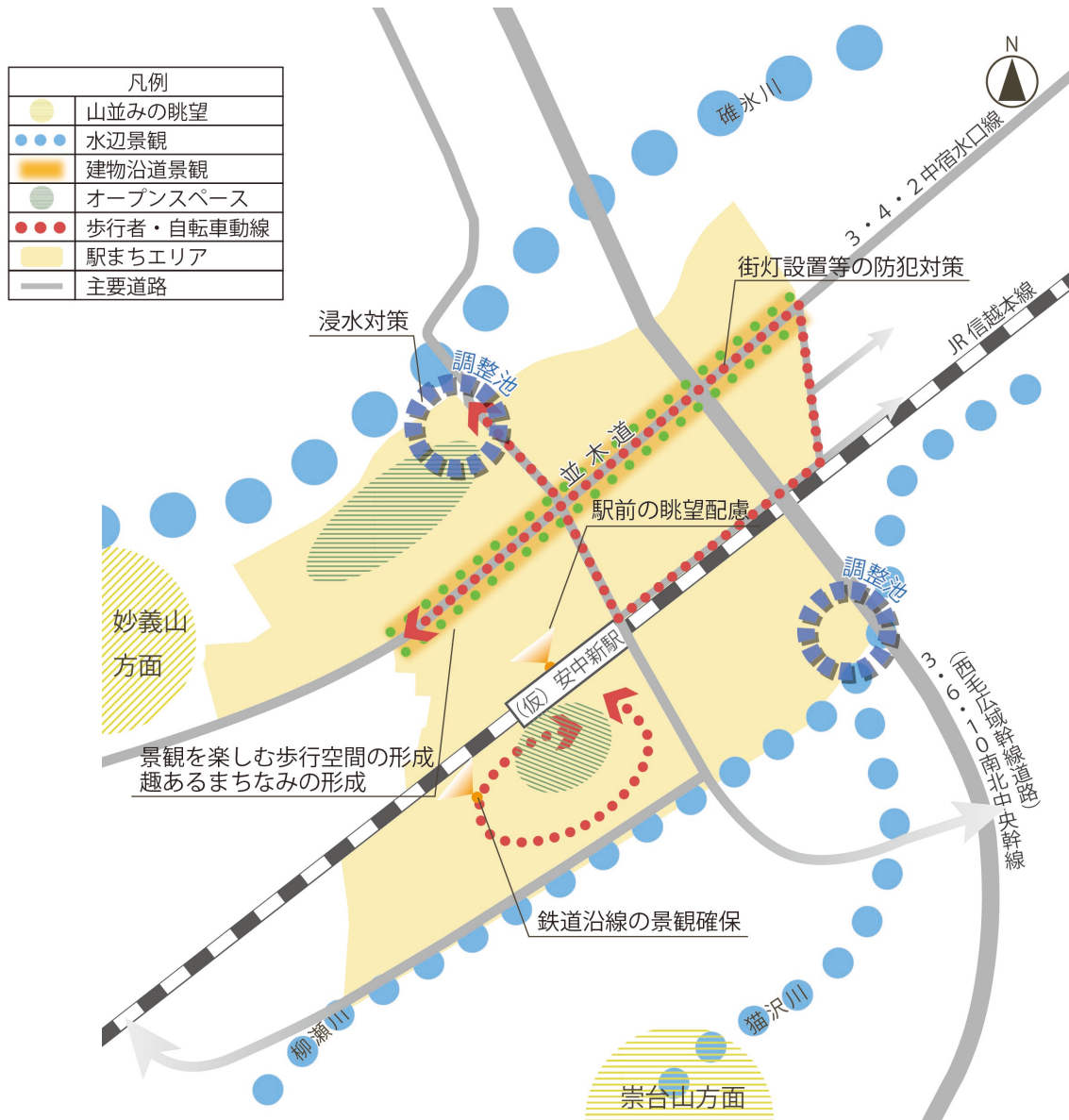


図 「生活の質やまちの価値が高まる」方針図

<sup>23</sup> 無電柱化：電柱・電線を地中化等することで、景観や防災性を高める取組のこと。

## 第5章 駅まちエリアのまちづくりの取組方策

### 1 | 協働によるまちづくり

新駅周辺のまちづくりは、駅の整備や開発事業にとどまらず、地域での日常的な活動や将来にわたる価値創出を見据え、地域住民・事業者・行政が協働して進めることが重要です。

#### (1) 地域住民の役割

地域住民は、新駅周辺まちづくりの主役として日常生活の中で感じる課題やニーズを発見し、それを地域の声として共有する役割が期待されます。地域で行われるまちづくり活動に積極的に参加し、自らの生活の場であるまちをより暮らしやすく素敵にするための意見やアイデアを発信します。

#### (2) 事業者の役割

事業者は、サービス提供や、民間資金、ノウハウの活用等を通じて、新駅周辺の魅力や価値を高める役割が期待されます。市民や行政との対話を通じて、まちづくりの方向性や地域特性への理解を深め、にぎわいや利便性の向上に資する提案や実践を行うことで、新駅周辺の持続的な発展に貢献します。

#### (3) 行政の役割

行政は、新駅周辺の将来像やまちづくりの方向性を示し、制度運用や公共施設等の整備、関係者間の調整等を通じて、まちづくりを支える役割が求められます。あわせて、市民や事業者が関心や状況に応じてまちづくりに関わることができるよう、まちづくりの方向性や検討状況、取組の進捗等について、分かりやすく情報を周知・共有するとともに、参画の機会づくりや相談体制の構築を行うことで、協働によるまちづくりの実現を目指します。

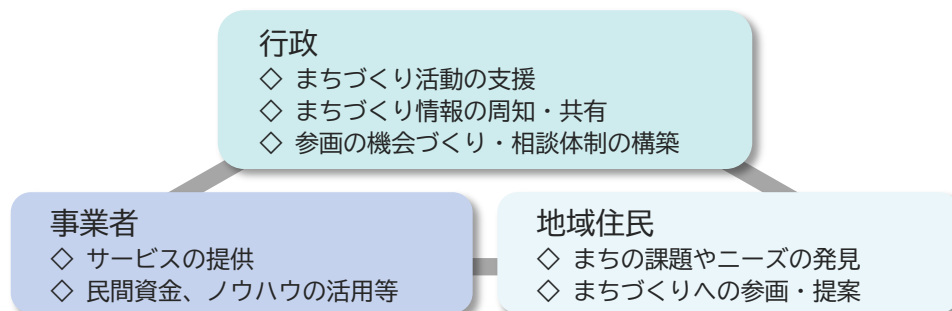


図 協働によるまちづくり

## 2 | 実現に向けた取組

本ビジョンでは、将来のまちの姿として、将来像及びまちづくりのコンセプトを掲げるとともに、「多様な人や活動が集う」、「暮らしと拠点がつながる」、「生活の質やまちの価値が高まる」の3つのテーマに沿ったまちづくりの方針を明らかにしました。ここでは、地域全体の魅力と価値の向上に寄与するまちづくりを推進するため、今後必要となる取組を整理します。

### (1) まちづくりの方針に基づく土地利用や都市基盤整備等の具体的検討

#### ■ 土地利用の具体的検討

まちづくりの方針では、にぎわいの拠点づくりを進めるため、商業機能、芸術・文化機能、魅力発信機能等のほか、人が集まり、滞留・交流する空間を創出することとしています。

このため、新駅設置はもちろんのこと、西毛広域幹線道路の整備、安中南地区におけるまちづくり、新庁舎の建設等、本市における主要なプロジェクトの動向を踏まえるとともに、近隣都市の特性や本市との関係性等も考慮した上で、駅まちエリアに導入すべき機能や誘導すべき施設、また空間形成のあり方等、土地利用の具体的な検討を行っていきます。

なお、駅まちエリア内に位置する「碓氷川右岸西毛広域幹線道路沿道地区」においては、令和7（2025）年5月に用途地域（近隣商業地域）が都市計画決定されるとともに、スーパーマーケット等の商業施設の立地も予定されているため、特に商業機能については、「碓氷川右岸西毛広域幹線道路沿道地区」や本市の既存市街地との連携・調和を前提とした導入検討を行います。

#### ■ 都市基盤整備の具体的検討

まちづくりの方針では、誰もが利用しやすい公共交通手段を確保するとともに、誰もが移動しやすい移動環境を創出するため、交通拠点機能や多様な移動手段の確保、また段階的な道路整備の推進等を進めることとしています。

このため、新駅設置に伴う交通拠点機能の確保と駅まちエリア内外を連携する交通ネットワークの形成に向けて、駅前広場のほか、駅前広場にアプローチする幹線道路、また個別の土地利用を支える生活道路等の配置及び整備水準等、地域公共交通計画等の関連計画との整合も図りながら、都市基盤<sup>24</sup>整備の具体的な検討を行っていきます。このうち、駅前広場については、新駅の検討と並行して、広場の規模・位置・レイアウト等のほか、駅舎周辺の土地利用計画と一体となった駅まちデザインのあり方について検討します。

また、駅前広場や道路のほか、雨水排水のための調整池や農業用水路等、開発に伴って整備や改修等が必要となる都市基盤についても、併せて検討を行います。

<sup>24</sup> 都市基盤：人々の生活や経済活動を支えるために整備される道路、公園、下水道、河川、公共交通施設等のこと。

## (2) 整備手法及び土地利用の規制・誘導方策の検討

### ■ 面的整備手法の検討

まちづくりの実現にあたっては、道路等の都市基盤の整備と宅地造成<sup>25</sup>が必要になることから、一体的開発・部分的開発に関わらず、面的な整備<sup>26</sup>が必要となります。

面的整備手法には、公共や組合が行う土地区画整理事業のほか、ディベロッパー<sup>27</sup>が行う開発行為等がありますが、面的整備手法の種類によって開発スキームや開発アプローチ、また事業期間等が異なります。

このため、土地利用及び都市基盤整備等の具体的検討に合わせて、新駅設置の予定時期や西毛広域幹線道路の整備期間、駅まちエリアの現状や実状、さらに面的整備手法の違いによるメリット・デメリット、地権者等地元の意向等を総合的に勘案しながら、最適な面的整備手法の検討を行っていきます。

なお、面的整備手法の検討にあたっては、費用面等の観点も含め、優先的に実現すべき土地利用及び都市基盤整備を明らかにした上で、段階的整備も視野に入れていきます。

### ■ 土地利用の規制・誘導方策の検討

計画的な土地利用の実現にあたっては、都市計画法等に基づく土地利用の規制・誘導が必要不可欠となります。

このため、駅まちエリア等においては、適切かつ計画的な土地利用の実現に向けて、都市計画法に基づく地域地区<sup>28</sup>や地区計画の活用を前提とした検討を行っていきます。

駅まちエリアにおいては、商業等の都市機能の誘導による都市的土地利用を積極的に推進する観点から、既に近隣商業地域が指定されている「碓氷川右岸西毛広域幹線道路沿道地区」以外において、新たに用途地域の指定を検討します。また、用途地域の検討と併せて、土地利用や建築物の無秩序な混在の防止と、駅まちエリア周辺の既存集落地・農地における住環境・営農環境等の保全・調和を図るため、きめ細かなまちづくりを実現する地区計画の検討も行っていきます。

なお、駅まちエリア周辺の住環境・営農環境等の保全・調和に向けては、特定用途制限地域<sup>29</sup>の指定による無秩序な土地利用の規制も検討していきます。

<sup>25</sup> 宅地造成：住宅や建築物を建てるために、土地の切土・盛土、排水施設の整備等を行い、安全に利用できる宅地として整えること。

<sup>26</sup> 面的な整備：道路や公園等の個別施設を点や線で整備するのではなく、一定の区域を対象として、土地利用、都市基盤、建築物等を一体的・総合的に整備すること。

<sup>27</sup> ディベロッパー：土地や建物の開発を企画・推進する事業者のこと。

<sup>28</sup> 地域地区：都市計画の一つであり、土地を利用目的に応じて区分し、建築物等の制限を設けることにより、健全かつ合理的な土地利用を実現しようとするものこと。用途地域や特別用途地区等がある。

<sup>29</sup> 特定用途制限地域：用途地域が定められていない土地の区域において、良好な環境を形成または保持するために行われる土地利用規制のこと。制限すべき建築物等を定めることができる。

### (3) 関係機関協議の深度化と地域住民・事業者等意向の継続把握

#### ■ 関係機関協議の深度化

今後、まちづくりの実現や用途地域等の指定にあたっては、農業、治水、環境等に係る関係機関との協議・調整が必要不可欠となります。

特に、「碓氷川右岸西毛広域幹線道路沿道地区」を除く駅まちエリアは、現在、都市計画法に基づく用途地域の無指定地域となっており、その大部分が農業振興地域<sup>30</sup>の農用地区域に指定されていることから、開発にあたっては農振除外<sup>31</sup>手続き及び農地転用許可<sup>32</sup>が必須となります。

また、駅まちエリアの北部においては、一級河川碓氷川の家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）に指定されており、都市的土地利用が制限されます。

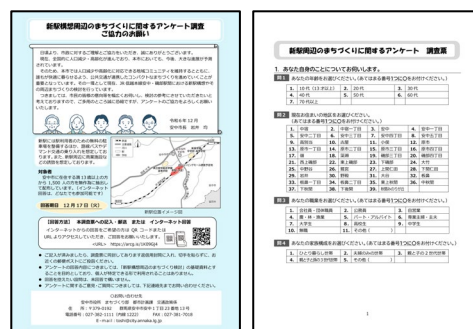
このため、土地利用や都市基盤整備に係る検討や面的整備手法の検討、また用途地域等の土地利用制度の検討にあたり、本市のみならず、群馬県や国等の関係機関との協議を深度化していきます。

#### ■ 地域住民・事業者等意向の継続把握

まちづくりの推進にあたっては、前項で示したとおり、地域住民・事業者・行政の協働による取組が必要不可欠です。

これまで、新駅構想周辺のまちづくりの検討にあたっては、市民や地域住民の意向を把握するとともに、本ビジョンに反映するため、アンケート方式による意向調査やワークショップ等による直接的な意向把握を行ってきました。

今後、事業熟度を高めるにあっても、引き続き市民や地域住民の意向を把握するとともに、開発事業者になり得るディベロッパー、また進出意欲のある民間事業者等に対しても継続的に意向把握を行い、まちづくり計画への反映を行っていきます。



R6 年度に実施した意向調査

<sup>30</sup> 農業振興地域：農業の振興を図るため、「農業振興地域の整備に関する法律」に基づき、市町村が指定する区域のこと。農地の保全や農業生産の維持を目的として、計画的な土地利用が図られ、原則として農地以外の用途への転用が抑制される。

<sup>31</sup> 農 振 除 外：農業振興地域のうち、農用地区域として指定されている土地について、一定の要件を満たす場合に、農業振興地域の整備に関する法律に基づき、当該指定から除外すること。

<sup>32</sup> 農地転用許可：農地を農地以外の用途に変更する際に、農地法に基づいて必要となる許可のこと。

### 3 | 本市の想定する取組スケジュール（概略）

前項までの考え方を踏まえ、今後の取組スケジュールを以下のとおり示します。

現時点で、新駅の設置は決定されていませんが、本ビジョンにおいては、西毛広域幹線道路の全線開通が予定されている令和13（2021）年度末を開業目標とします。なお、本内容は基本構想の段階での予定であり、今後、関係する団体及び事業者、関係機関と詳細な調整を行っていくことから、変更になる可能性があります。

表 取組スケジュール（概略）

|                    | R8年度～R12年度 | R13年度 | R14年度以降   |
|--------------------|------------|-------|---|
| 共通事項               |            |       | <ul style="list-style-type: none"> <li>●西毛広域幹線道路全線開通</li> <li>●新駅開業目標</li> </ul> ※新駅設置は現時点では決定されていません |
| ■ 土地利用の具体的検討       |            |       |   |
| ■ 都市基盤整備の具体的検討     | <br>       |       |   |
| ■ 面的整備手法の検討        |            |       |   |
| ■ 土地利用の規制・誘導方策の検討  | <br><br>   |       |   |
| ■ 関係機関協議の深度化       | <br>       | <br>  |   |
| ■ 地域住民・事業者等意向の継続把握 |            |       |   |

## 第6章 資料編

### 1 | 策定の検討体制

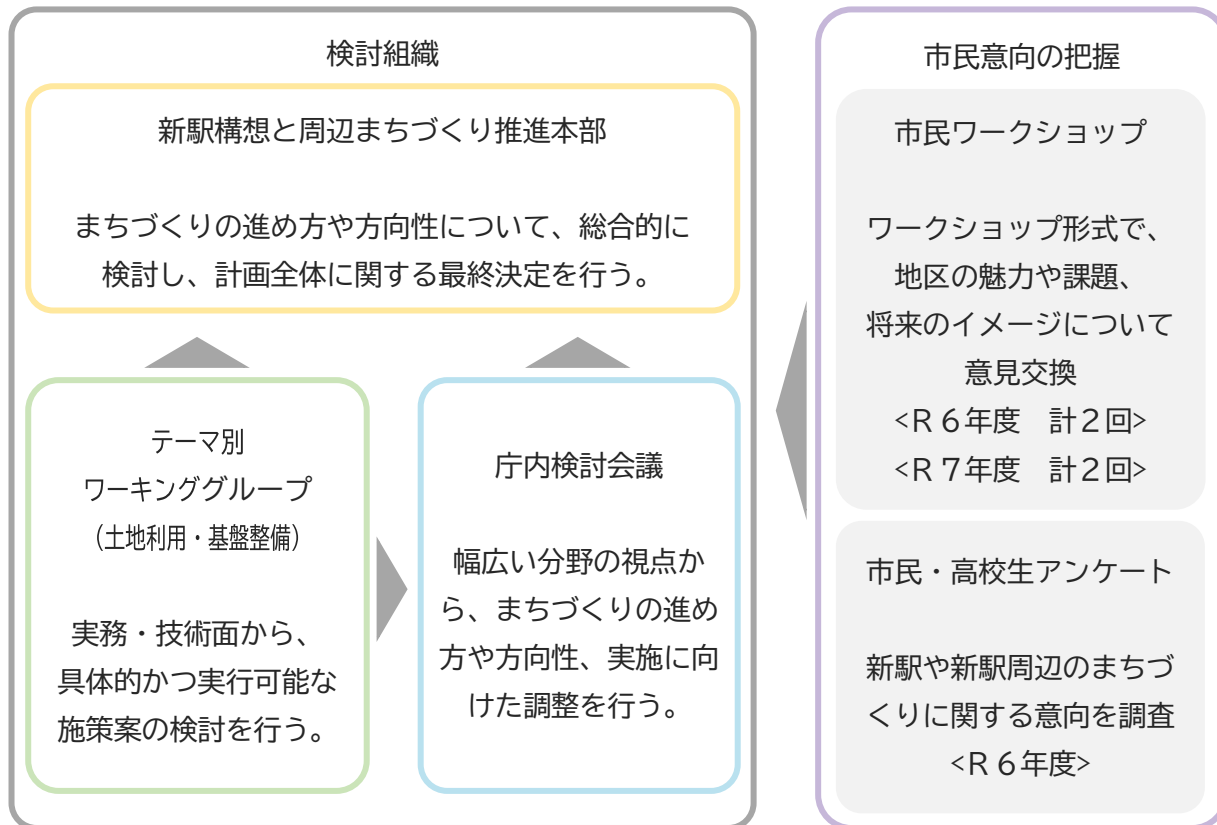


図 策定の検討体制



令和7年度ワークショップの様子

## 2 | 策定の検討経過

表 策定の検討経緯

| 年度                                   | 月  | 新駅構想と周辺まちづくり推進本部             | 庁内検討会議        | テーマ別ワーキンググループ<br>(土地利用・基盤整備) | 市民意向の把握                     |
|--------------------------------------|----|------------------------------|---------------|------------------------------|-----------------------------|
| 令和6年度                                |    |                              |               |                              | 市民・高校生アンケート 12月             |
|                                      |    |                              |               |                              | 第1回WS 12月22日<br>第2回WS 1月22日 |
| 「JR信越本線安中・磯部駅間の新駅構想周辺まちづくり検討調査」取りまとめ |    |                              |               |                              |                             |
| 令和7年度                                | 10 |                              |               |                              |                             |
|                                      |    | 第1回<br>10月22日                | 第1回<br>10月22日 |                              |                             |
|                                      | 11 |                              |               | 【土地】第1回<br>11月13日            | 第1回WS<br>11月4日              |
|                                      |    |                              |               | 【基盤】第1回<br>11月25日            | 第2回WS<br>11月18日             |
|                                      | 12 |                              |               | 【土地】第2回<br>12月3日             |                             |
|                                      |    |                              | 第2回<br>12月25日 | 【基盤】第2回<br>12月19日            |                             |
|                                      | 1  | 第2回<br>1月21日                 |               | 【合同】第3回<br>1月16日             |                             |
|                                      |    |                              |               |                              |                             |
|                                      | 2  |                              |               |                              |                             |
|                                      |    |                              | 第3回<br>2月16日  |                              |                             |
|                                      | 3  | 第3回<br>3月13日                 |               |                              |                             |
|                                      |    | 「あんなかT3プロジェクト スタートアップビジョン」策定 |               |                              |                             |

あんなかT3プロジェクト スタートアップビジョン

令和8年3月発行

発行 安中市

編集 まちづくり部 都市計画課

TEL 027-382-1111 (代表)

Eメール [toshikeikaku@city.annaka.lg.jp](mailto:toshikeikaku@city.annaka.lg.jp)







安中市  
Annaka City

---

## あんなかT3プロジェクト スタートアップビジョン

〈令和8年3月〉

安中市 まちづくり部 都市計画課

---